

महाराष्ट्र राज्यातील लहान बंदरांच्या हद्दीत
बांधावयाच्या बहुउद्देशिय टर्मिनल /
जेरीव्याकृतचे धोरण ठरविणेबाबत.

महाराष्ट्र शासन गृह विभाग

क्रमांक: जेरीटी १३०३/प्र.क्र.१६३/बंदरे-२,
मंत्रालय, मुंबई- ४०० ०३२, दिनांक: १९ ऑगस्ट, २००५.

प्रस्तावना: महाराष्ट्र राज्याला एकूण ७२० कि.मी. लांबीची किनारपट्टी लाभलेली असून हड्डियन पोर्ट अॅक्ट १९०८ च्या पहिल्या अधिसूचीमध्ये दर्शविल्याप्रमाणे हया किनारपट्टीवर ४८ लहान बंदरे आहेत. कोकण किनारपट्टीवरील वाढता औषधिगिक विकास लक्षात घेता, लहान बंदरांना बारमाही (all weather) म्हणून विकसीत करण्यासाठी गृह विभाग, शासन निर्णय क्र. जेरीटी-१०९५/प्र.क्र.१४७/परि.-५, दि. १५.०३.१९९६ नुसार धोरण निश्चित करून खाजगी क्षेत्राच्या सहभागाने बंदर विकास करण्याचे ठरविले होते. या बंदर विषयक धोरणाच्या आधारे पहिल्या टप्पात एकूण ७ बंदरांचा विकास करण्यासाठी आर्थिक व तांत्रिक सुसाध्यतेचा अभ्यास करून जागतिक पातळीवर निविदा मागविण्यात आल्या. नंतर दिनांक २८.११.२००० दे शासन निर्णयान्वये सुधारित बंदर विकास धोरण निश्चित करण्यात आले.

२. वरील बंदर विकास धोरणाच्यतिरिक्त स्वनियंत्रित धक्के (Captive Jetty) बांधण्याच्या संदर्भात गृह विभाग, शासन निर्णय क्र.जेरीटी-१०९३/प्र.क्र.१९/परि-५, दि. २६ जून, १९९५ अन्वये धोरण ठरविण्यात आले आहे. औषधिगिक प्रकल्प असलेल्या काही कंपन्यांनी त्यांच्या मालाच्या हाताळणीसाठी कॅप्टीव जेटी बांधण्याची परवानगी मागितल्याने त्यांना तशी परवानगी देण्यात आली होती.

३. या दोन प्रकारच्या बंदर विकास कार्यक्रमांच्यतिरिक्त काही उद्योजक अन्य कंपन्यांच्या मालाची हाताळणी करण्यासाठी विविध ठिकाणी जेटी/टर्मिनल बांधण्याची मागणी करत असतात. या जेटी/टर्मिनल बांधून स्वतःच्या वापरासाठी आणि इतरांच्या गरजा भागविण्यासाठी लहान होडया, बार्जे इ.द्वारा माल आवात किंवा निर्यात करण्याचा त्यांचा मानस आहे. या बहुउद्देशिय टर्मिनल (Multipurpose Terminals) उभारण्यासाठी उद्योजकांना बारमाही लहान बंदरांच्या विकासाच्या तुलनेत कमी प्रमाणात गुंतवणुक करावी लागले. तथापि, मोठ्या संख्येने जर बहुउद्देशिय टर्मिनल किनारपट्टीवर आल्या तर लहान बंदरांच्या विकास खुंटण्याची शक्यता आहे. वरील वस्तुस्थिती जरी खरी असली तरी किनारपट्टीवर लहान बंदरांच्या विकासाच्या कामांना काही कालावधी लागण्याची

शक्यता नाकारता येत नाही. जो पर्यंत लाहान बंदरांचा विकास धोरणांना पुरेसा प्रतिसाद मिळत नाही तोपर्यंत अत्यंत मर्यादित स्वरूपामध्ये काही बहुउद्देशिय टर्मिनल उभारण्याची परवानगी देता येवू शकेल, म्हणून किनारपट्टीवर बहुउद्देशिय टर्मिनल एका मर्यादेचे आत राहून विकसित करण्यास काही मार्गदर्शक तत्वे विहित करण्याचा विचार व्यक्त करण्यात येत होता. महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डच्या ३६ व्या बैठकीत मार्गदर्शक तत्वे निश्चित करण्यात आली होती. त्यास राज्य शासनाची मान्यता देण्याबाबताची बाब विचाराधीन होती. त्यानुसार शासनाने खालीलप्रमाणे निर्णय घेतला आहे.

शासन निर्णय :- महाराष्ट्र राज्यातील लाहान बंदरांच्या हड्डील उद्योजकांना व विकासकांना बहुउद्देशिय टर्मिनल/जेट्री बांधण्यासाठी खालील अटीच्या अधिन राहून परवानगी देण्यात येत आहे :-

- १) एका किनाऱ्यावर कोणत्याही दोन बहुउद्देशिय टर्मिनल/जेट्री मधील अंतर शक्यतो ५ कि.मी. पेक्षा कमी असणार नाही.
- २) विकासकाने बहुउद्देशिय टर्मिनल / जेट्री उभारण्यासाठी नामांकित संस्थेकडून अर्थिक व तांत्रिक सुसाध्यता अहवाल (Techno Economic Feasibility Study) महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डकडे सादर करणे आवश्यक राहील. यासाठी आर्थिक व तांत्रिक सुसाध्यता अहवालामध्ये कोणकोणत्या गोष्टी अंतर्भूत राहतील हे सोबतच्या परिशिष्ट-१ मध्ये दाखविण्यात आले आहे.
- ३) बहुउद्देशिय टर्मिनल / जेट्री बांधा, मालकी, वापरा आणि परत करा (BOOT Basis) तत्वावर करण्यासाठी कराराचा कमाल अवधी ३० वर्षांपेक्षा जास्त राहणार नाही. तथापि, कराराचा कालावधी ३० वर्षांच्या मर्यादेच्या आत राहून किती वर्षांचा असावा हे आर्थिक व तांत्रिक सुसाध्यता अहवालामधील निष्कर्ष, एकूण माल हाताळणी, एकूण गुंतवणूक आणि त्या हाताळणीपासून विकासकाला मिळणारे एकूण उत्पन्न इत्यादी बाबीविधारात घेवून महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डस ठरवीता येईल.
- ४) बहुउद्देशीय जेट्री बांधण्याचा प्रस्ताव आणि आर्थिक व तांत्रिक सुसाध्यता अहवालाबरोबर विकासकाला पाच लाख रुपये ना परतावा Processing Fee. म्हणून महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डकडे भरणे आवश्यक राहील.
- ५) बहुउद्देशिय टर्मिनल / जेट्री प्रकल्पासाठी बँक-अप जमिनीची व्यवस्था उद्योजकास स्वतः करावी लागेल. जर जमीन शासकीय असेल तर आवश्यकता भासल्यास मुळ्य कार्यकारी अधिकारी, महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्ड यांनी संबंधीत जिल्हाधिकाऱ्यास ना हरकत दाखला द्यावा. असा ना हरकत

दाखला हा जितक्या कालावधीसाठी जमीन भाडेपट्टीने घावयाची आहे तसेच जेट्रीकरीता करारपत्राचा कालावधी किंती आहे या अनुषंगाने देण्यात येहील.

- ६) बहुउद्देशीय टर्मिनल / जेट्री पासून जवळच्या डांबरी रस्त्यापर्यंत जोडरस्ता बांधण्याचा संपूर्ण खर्च उद्योजक यांनी करावा. गरज भासल्यास रस्त्यासाठी लागणारी जमीन उद्योजकांनी स्वखार्द्याने संपादित करावी.
- ७) बहुउद्देशीय टर्मिनल/जेट्रीच्या सीमारेषेपासून डांबरी रस्त्यापर्यंत तयार केलेला जोडरस्ता देखभालीसाठी सार्वजनिक बांधकाम विभाग, महाराष्ट्र शासन यांच्याकडे हस्तांतरीत करण्यात यावा. देखभाल व दुरुस्तीस येणाऱ्या खार्चाच्या ५०% रक्कम विकासकाने व ५०% रक्कम शासनाने खर्च करावी.
- ८) केंद्र शासन, राज्य शासन व त्यांचे उपकाम असलेल्या विभागांकडून विविध प्रकारचे आवश्यक वैधानिक व इतर संबंधित दाखले प्राप्त करून घेण्याची जबाबदारी विकासकाची राहील.
- ९) नौकानयन मंत्रालय, केंद्र शासन यांनी स्थापन केलेल्या Navigational Safety in Port Committee (NSPC) यांची मंजूरी घेण्याची जबाबदारी विकासकाची राहील.
- १०) International Ship & Port Facility Security (ISPS) Code मधील तरतूदीची पूतंता आवश्यकता भासल्यास विकासकावर बंधनकारक राहील.
- ११) नौवहन मार्गातील आवश्यक असलेली गाळ उपसणी करण्याची संपूर्ण जबाबदारी विकासकाची राहील.
- १२) टर्मिनल/जेट्रीचे बांधकाम व इतर स्थापत्यविषयक बांधकाम ही आंतराष्ट्रीय दर्जाची असणे आवश्यक राहील अथवा किमान इंडियन ब्युरो ऑफ स्टॅन्डर्ड्स च्या मार्गदर्शक तत्वाप्रमाणे असणे आवश्यक राहील.
- १३) राष्ट्रीय आणीबाणीच्या प्रसंगी टर्मिनलाथा वापर करण्याचे संपूर्ण अधिकार शासनास राहतील आणि या कालावधीत झालेल्या व्यवसायाच्या नुकसानाची कोणत्याही स्वरूपाची भरपाई विकासकास रेण्यात येणार नाही.
- १४) नौकानयन सुविधा, माल हाताळणी उपकरणे आणि अन्य पायाभूत सुविधांची देखभाल करण्याची संपूर्ण जबाबदारी विकासकाची राहील.

- १५) बहुउद्देशिय टर्मिनल/जेझीवरुन हाताळण्या जाणाऱ्या मालाकरीता घडणावळ/उतरणावळ शुल्क हे स्वनियंत्रित धवयावरुन त्याथप्रकारच्या माल हाताळणीकरीता शासनाने जाहीर केलेल्या दराच्या दीडपट राहील.
- १६) हाताळणी करण्यात आलेल्या एकूण मालाचे परिमाण हे अपेक्षित किमान परिमाणापेक्षा कमी असले तरी उद्योजकास त्याच्या आर्थिक व तांत्रिक सुसाध्यता अहवालात नमूद केलेला किमान आश्वासित महसूल दरबर्धी मेरीटाईम बोर्डस भरणा करणे विकासकावर बंधनकारक राहील.
- १७) करारनामा स्वाक्षारित केल्याच्या दिनांकापासून एक वर्षाच्या कालावधीत भरीव कामगिरी न केली गेल्यास विकासकाचा परवाना/भाडेकरार संपुष्टात आणण्यात येईल. याकरीता विकासकास ३० दिवसांच्या कालावधीची सूचना देण्यात येईल व विकासकाने जेझीचे काम २ वर्षात पूर्ण करून तिसऱ्या वर्षी टर्मिनल/जेझीवरुन मालाची हाताळणी सुरु करणे बंधनकारक आहे.
- १८) विकासकास महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्ड बरोबर करारनामा करतेवेळी up front रक्कम म्हणून रु. १० लाख जमा करावै लागतील.
- १९) विकासकारीता इच्छुक विकासक/कंपनी किंवा अंतिमतः निवडलेल्या कंपनीची किमान पात्रता पुढीलप्रमाणे असावी.
- (अ) विकासकाचे / कंपनीचे लगतच्या ३ वित्तीय वर्षातील निव्वळ सरासरी मुल्य हे आर्थिक व तांत्रिक सुसाध्यता अहवालात दर्शविलेल्या एकूण गुंतवणुकीच्या ३०% असणे आवश्यक राहील.
- (ब) विकासकाचे /कंपनीचे मागिल ३ लगतच्या वित्तीय वर्षातील रोख रक्कम हाताळणी ही आर्थिक व तांत्रिक सुसाध्यता अहवालात दर्शविलेल्या एकूण गुंतवणुकीच्या १५% असणे आवश्यक राहील.
- (क) प्राधान्य :-
- ज्या विकासकाकडे पायाभूत सुविधा विकसित केल्याचा अनुभव आहे किंवा ज्या विकासकाला बंदर चालन व व्यवस्थापनाच्या कामामध्ये अनुभव आहे त्यांच्याशी करारनामा/परस्पर सामंजस्य करार केला असेल तर त्यांना प्राधान्य देण्याचा विचार करण्यात येईल.
- (ड) बहुउद्देशिय टर्मिनल विकसित करण्यासाठी ज्या विकासकांची निवड महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डने दि. ९.१०.२००३ च्या अगोदर केली आहे आणि ज्यांच्या बरोबर करारनामा साक्षाकित

करण्याची प्रक्रिया सुरु असून ज्यांनी जमिनीवर प्रत्यक्ष गुंतवणूक केली आहे, त्यांना धोरणातील व कार्यप्रणालीतील फक्त खालील अटी व शर्ती लागू राहील.

१. अनुक्रमांक ५ ते १८

२०) विकासक निवडण्याची कार्यपद्धती

अ) विकासक बहुउद्देशीय टर्मिनल/जेडी विकसित करण्यासाठी स्वतःहून पुढे आले तर -

१) इच्छुक विकासकाने महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डकडे अर्ज करावा.

२) महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डस अर्ज प्राप्त झाल्यावर महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्ड विकासकास सोबतच्या परिशिष्ट-१ मध्ये नमुद केलेल्या मुद्दाप्रमाणे आर्थिक व तांत्रिक अहवाल सादर करण्यास कळविल.

३) विकासकास आर्थिक व तांत्रिक सुसाध्यता अहवालासह सदर जागेत बहुउद्देशीय टर्मिनल/जेडी उभारणे उपयुक्त व आवश्यक आहे याबाबत समर्थन करील. सदर अहवालाबरोबर विकासकाला ५ लाख रुपये ना-परतावा प्रोसेसिंग फी (Processing Fee) म्हणून मेरीटाईम बोर्डकडे भरणे आवश्यक राहील.

४) महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डकडे आर्थिक व तांत्रिक सुसाध्यता अहवाल प्राप्त झाल्यावर त्याचा अभ्यास मुख्य कार्यकारी अधिकारी यांच्या अध्यक्षतेखाली खालीलप्रमाणे नियुक्त करण्यात आलेली समिती करील. यावरील अहवाल महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाच्या संमतीकरिता सादर करण्याची जबाबदारी ही या समितीची असेल.

- १. मुख्य कार्यकारी अधिकारी - अध्यक्ष
- २. सागरी अभियंता - सदस्य
- ३. जलआलेखक - सदस्य
- ४. मुख्य बंदर अधिकारी - सदस्य सचिव

५) प्रस्तावास महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाची मंजूरी प्राप्त झाल्यानंतर ३० दिवसांच्या आत किमान एका इंग्रजी व एका मराठी दैनिकात जाहिरात देऱल्न निविदा मागविण्यात येतील.

६) महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डस प्राप्त झालेल्या निविदांमध्ये उच्चतम बोली करणाऱ्या निविदेची खरोबरी करण्यास मूळ विकासकास संधी देण्यास येईल. याकरीता संमती दर्शविणारे पत्र एक महिन्याच्या आत मूळ विकासकास द्यावे लागेल. जर मूळ विकासकाने याबाबत नकार दर्शविल्यास

उच्चतम बोली करणाऱ्या विकासकास मंजूरी देण्याबाबतथा प्रस्ताव महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाच्या बैठकीत ठेवण्यात येईल.

७) आर्थिक व तांत्रिक सुसाध्यता अहवाल तयार करण्यासाठी मुळ विकासकास झालेला खर्च उच्चतम बोली करणाऱ्या विकासकाकडून वसूल करून मुळ विकासकास अदा करण्यात येईल.

८) महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाच्या बैठकीत निवड करण्यात आलेल्या विकासकाने भेद महिन्याच्या आत सविस्तर प्रकल्प अहवाल सादर करणे बंधनकारक राहील.

९) महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डास सविस्तर प्रकल्प अहवाल प्राप्त झाल्यावर त्याची छाननी एका सल्लागाराच्या मार्फत करण्यात येईल व त्यासाठी येणारा खर्च विकासकाकडून वसूल करण्यात येईल.

१०) सविस्तर प्रकल्प अहवालाबाबत सल्लागाराने शिफारस केल्यानंतर महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाच्या बैठकीत सविस्तर प्रकल्प अहवाल (DPR) आणि करारनाम्याच्या मसुद्यास मान्यता घेऊन प्रस्ताव शासनाकडे सादर करण्यात येईल. शासनाची मान्यता प्राप्त झाल्यानंतर विकासिकाबरोबर करारनामा स्वाक्षांकित करण्याची कारवाई मुख्य कार्यकारी अधिकारी, महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्ड यांचेमार्फत करण्यात येईल.

(ब) महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाने संवत: बहुउद्देशीय टर्मिनल/जेझी विकसित करण्याचा निर्णय घेतल्यास:-

१) महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डातर्फे आर्थिक व तांत्रिक सुसाध्यता अहवाल तयार करण्यात येईल.

२) या आर्थिक व तांत्रिक सुसाध्यता अहवालास प्रसिद्धी देवून निविदा मागविण्यात येईल.

३) महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्ड जास्तीत जास्त उत्पन्न देणाऱ्या विकासकास निवडण्याची प्रक्रिया पूर्ण करील. यासाठी वरील (अ) मधील क्र. ७ ते १० पर्यंतची प्रक्रिया पूर्ण करणे आवश्यक राहील.

२१) बहुउद्देशीय टर्मिनल/जेझी उभारण्यासाठी विकासकांची निवड बोर्डाने या तारखेपूर्वीच केलेली असेल तर विकासक निवडण्यासाठी वरील परिच्छेद क्र. २० येथील कार्यप्रणाली पुढा अवलंबिण्याची आवश्यकता राहणार नाही.

२२) जेझीबाबत सध्याच्या धोरणानुसार ५ वर्षांपर्यंत करार करण्याचे अधिकार महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डास आहेत. त्यानुसार मेरीटाईम बोर्डाने ज्या संस्थांशी ५ वर्षांचा करार केला आहे, हा करार नवीन धोरणानुसार ३० वर्षांपर्यंत वाढविण्याची संबंधित संस्थांची तयारी असल्यास व त्या संस्थांचा आर्थिक

व तांत्रिक सुसाध्यता अहवालातील निष्कर्षाद्या विधार करून, महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डास शासनाच्या पूर्वपरवानगीने अशा संस्थांना कराराच्या काळावधी वाढवून देता येईल.

२३) इच्छुक विकासकास, त्याचेविरुद्ध कोणत्याही न्यायालयात दोषारोप पत्र दाखल झालेले नाही / प्रलंबित नाहीत, याबाबतचे प्रतिशापत्र सादर करणे बंधनकारक राहील.

हा शासन निर्णय वित्त विभागाच्या अनौपचारिक संदर्भ क्र.सीआर-११७/०५, व्यय-८, दि११.२.२००५ अन्वये निर्गमित करण्यात येत आहे.

महाराष्ट्राचे राज्यपाल यांच्या आदेशानुसार व नावाने,

२११०८८-११८
(गौ.जो.रसाळ)
उप सचिव, महाराष्ट्र शासन, गृह विभाग.

प्रति,

मा.मुख्यमंत्री यांचे प्रधान सचिव,

मा.उप मुख्यमंत्री यांचे प्रधान सचिव,

मा.मंत्री/राज्यमंत्री यांचे खाजगी सचिव (सर्व),

मुख्य सचिव, महाराष्ट्र शासन,

अपर मुख्य सचिव (वित्त), वित्त विभाग, मंत्रालय, मुंबई,

प्रधान सचिव (वित्त), वित्त विभाग, मंत्रालय, मुंबई,

प्रधान सचिव, महसूल व वन विभाग, मंत्रालय, मुंबई,

प्रधान सचिव (१), नगर विकास विभाग, मंत्रालय, मुंबई,

प्रधान सचिव (पर्यावरण), मंत्रालय, मुंबई,

प्रधान सचिव (नियोजन), मंत्रालय, मुंबई,

प्रधान सचिव (बंदरे), गृह विभाग, मंत्रालय, मुंबई,

व्यवस्थापकीय संचालक, महाराष्ट्र राज्य रस्ते विकास महामंडळ, मुंबई,

प्रधान सचिव, उद्योग, उर्जा व कामगार विभाग, मंत्रालय, मुंबई,

सचिव (रस्ते) सार्वजनिक बांधकांम विभाग, मंत्रालय, मुंबई,

मुख्य कार्यकारी अधिकारी, महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्ड, मुंबई,

विभागीय आयुक्ता, कोकण विभाग, कोकण भवन, नंबो मुंबई,

जिल्हाधिकारी, मुंबई शहर/ठपनगर/ठाणे/रायगड/रत्नागिरी/सिंधुदूर्ग.

गृह विभाग क्रमांक : जेर्फी/१३०३/प्र.क्र.१६३/बंदरे-२, दि. १९ ऑगस्ट, २००५
च्या शासन निर्णयाचे जोडपत्र.

परिशिष्ट - १

आर्थिक व तांत्रिक सुसाध्यता अहवालात आवश्यक बाबी

प्रस्तावित विकासकास खालील मार्गदर्शक तस्यांच्या आधारे आर्थिक व तांत्रिक सुसाध्यता अहवाल सादर करावा लागेल.

१. टर्मिनल विकसित करण्याकरीता प्रस्तावित जागेची निवड कोणत्या निकषांच्या आधारे करण्यात आलेली आहे याचे विश्लेषण करणारी प्रस्तावना/माहितीवजा टिप्पणी.
२. जागेचा तपशिल :
 - (अ) हवामान विषयक व समुद्र विषयक तपशिल.
 - (ब) किनारपट्टी व बँकअप जागेची माहिती.
३. वाहतुक क्षमता :
 - (अ) हाताळणी करावयाच्या मास्ताचा प्रकार.
 - (ब) माल हाताळणीचे उगमस्थान व गंताव्यस्थान या सह माल हाताळणीची मुळ क्षमता.
 - (क) त्या भागातील पूर्वीची व अस्तित्वातील माल वाहतुक.
 - (ड) आयातदार/निर्यातदार/ग्राहक यांनी टर्मिनल घरून माल हाताळणी करण्यासाठी लेखी दर्शविलेली इच्छुकता.
 - (इ) प्रस्तावित जागेच्या स्थानामुळे होणारा आर्थिक फायदा.
४. पायाभूत सुविधा :
 - (अ) प्रस्तावित धक्यांची संख्या.
 - (ब) धक्यांचे आकारमान (मिती)
 - (क) माल हाताळणीचे उपकरण.
 - (ड) नौकानयन सुविधा.
 - (इ) अग्निशमन विषयक सुविधा
 - (ई) नौवहन पोहचमार्गाचा तपशिल (आकारमान)
 - (फ) जलयाने
 - (ख) विजपुरवठा, पाणी पुरवठा, दळणवळण, मल्ल-निस्सारण सुविधा
 - (ग) रस्ते व रेल्वे मार्ग
 - (घ) प्रदुषण प्रतिबंधक तपकरणे.

५. पर्यावरणविषयक बाबी.
६. प्रकल्प उभारणीचा अंदाजित खर्चांचा तपशिल.
७. वित्तीय पृथक्करण
- (अ) महसूलाचा अंदाज
- (ब) प्रकल्पाचा अंदाजित खर्च
- (क) प्रकल्पाकरीताचा अर्थपुरवठा.
- (ड) वित्तीय मुल्यांकन.
- (इ) Sensitivity Analysis
- (ई) महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डास मिळणारा किमान आव्हासित वार्षीक महसूल.
८. सर्वसाधारण माहिती :
- (अ) आर्थिक घ तांत्रिक सुसाध्यता अहवाल तथार करण्याचा एकूण खर्च.
